Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9859**

17. Wahlperiode 01. 06. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9664 –

Kostensteigerungen bei der Autobahn 39 (Lüneburg–Wolfsburg)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Autobahn 39 (A 39) zwischen Wolfsburg und Lüneburg ist als vierstreifige Autobahn mit zwei Fahrstreifen plus Standstreifen pro Fahrtrichtung geplant und soll nach ihrer Fertigstellung die bestehende A 39 bei Wolfsburg mit der A 39 Lüneburg–Hamburg verbinden.

Die gesamte Trasse hat eine Länge von rund 105 km.

Die zwischen Lüneburg und Wolfsburg geplanten Bauabschnitte der A 39 werden im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Vordringlichen Bedarf aufgeführt und mit Investitionskosten von 437 Mio. Euro angegeben. Für das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der A 39 wurde, in Mischkalkulation mit der A 14, der Wert 3,4 angeführt.

Auf Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde im Jahr 2009 für das Projekt unter Einbezug der Bundesstraße 190n durch die Bundesregierung ein NKV-Wert von 2,8 angegeben.

Gleichzeitig wurde unter Annahme einer sehr moderaten Kostensteigerung von lediglich 10 Prozent ein zukünftiger NKV-Wert von 2,5 angenommen.

Sowohl von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als auch von Bürgerinitiativen und Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten wurden sowohl die sehr niedrig angesetzten Investitionskosten als auch der in der Folge zu hohe NKV-Wert immer wieder kritisiert und in Frage gestellt.

Nach aktuellen Verlautbarungen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Pressemitteilung vom 16. April 2012) belaufen sich die voraussichtlichen Gesamtkosten für das Projekt mittlerweile auf 1,1 Mrd. Euro. Dies entspricht einer 2,5-fachen Kostensteigerung gegenüber der Ausgangsplanung.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 30. Mai 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. In welchem Planungsstadium befinden sich aktuell die sieben Planfeststellungsabschnitte der A 39?

Alle 7 Bauabschnitte (BA) der A 39 befinden sich in Planung. Für den Abschnitt Lüneburg-Nord (L 216) bis östlich Lüneburg (B 216) (BA 1) hat das BMVBS den Gesehen-Vermerk erteilt. Für den Abschnitt von Ehra-Lessien bis Wolfsburg (BA 7) liegt dem BMVBS der sogenannte Vorentwurf zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vor.

2. Wann wurde seitens des BMVBS die letzte Aktualisierung der Gesamtkosten für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg (einschließlich) vorgenommen?

3. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung für dieses Verkehrsbauvorhaben aus, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?

4. Wie hoch sind die kalkulierten Kosten je Kilometer?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Übersendung der ersten Entwürfe hat die Auftragsverwaltung Niedersachsen (AV NI) die Gesamtkosten neu abgeschätzt. Für die Bauabschnitte 1 und 7 liegen nunmehr Detailplanungen und deren Kosten vor. Danach entfallen jeweils rd. 137 Mio. Euro auf diese beiden Abschnitte. Für die Bauabschnitte 2 bis 6 ist die Detailplanung noch nicht abgeschlossen, damit liegt eine Konkretisierung der Kosten dafür noch nicht vor. Auf der Grundlage der bereits vertieften Planungen in den Abschnitten 1 und 7 ergibt eine Hochrechnung voraussichtliche Kosten der A 39 in Höhe von etwa 1,1 Mrd. Euro, die im weiteren Planungsprozess noch verifiziert werden müssen.

Damit liegen die durchschnittlichen Kosten der A 39 bei 10,5 Mio. Euro/km.

5. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis nimmt die Bundesregierung gegenwärtig für die A 39 an, und wie begründet sie dies?

6. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergäbe sich für den Bau der A39 Lüneburg–Wolfsburg, wenn die durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr kommunizierten Gesamtkosten von 1,1 Mrd. Euro der Berechnung zugrunde gelegt würden, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat nach Bekanntwerden der neuen Kosten eine Nachbewertung der Maßnahme durchführen lassen, die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,9 ergeben hat. Damit ist weiterhin die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme belegt.

7. Woraus ergibt sich im Einzelnen die neue Nutzensteigerung, die laut Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für das Projekt A 39 bis zu 20 Prozent beträgt (Landtagsdrucksache 16/4745)?

Im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes sind auch die Preisansätze für die Nut-

zenkomponenten (z. B. Fahrtkosten, Unfallkosten etc.) überprüft worden. Im Vergleich zu den Annahmen der Nutzerkostensätze im Rahmen der Bewertungen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 mit einem Preisstand 1998 sind die Nutzerkostensätze der aktuellen Bewertung auf den Preisstand 2008 aktualisiert und damit um nominell ca. 20 Prozent angehoben.

8. Welche Gründe gibt es für die neuerlichen umfangreichen Kostensteigerungen – die sich aus den Zahlen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ableiten lassen – bei der A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg?

Die wesentlichen Gründe für die Kostensteigerungen liegen u. a. in der

- Umsetzung der Maßgaben aus der Linienbestimmung des Konzeptes zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes und zur Vermeidung von Zerschneidungswirkungen – Vernetzung – und die Erhaltung der Biodiversität,
- Abdeckelung der künftigen Autobahn-Trasse auf einer Teilstrecke der A 39 innerhalb von Lüneburg beim „Tunnel Moorfeld“ aus Gründen des Lärmschutzes,
- Verlängerung der Trasse im Vergleich zu der Linie im Bundesverkehrswegeplan um 25 km als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und der formalen Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes,
- Durchführung weiterer umfangreicher, auf Grund der bisherigen Planungstiefe bisher nicht abschätzbarer, Lärmschutzmaßnahmen sowie
- allgemeinen Steigerung der Baupreise im Straßenbau von fast 20 Prozent (mit steigender Tendenz) zwischen 2006 und heute begründet.

9. Wie wird nach Ansicht der Bundesregierung der sechsspurige Ausbau der A 7 südlich von Soltau und eine Fertigstellung der A 14 das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39 unter Einbezug der Baukosten von 1,1 Mrd. Euro verändern?

Der o. g. Nachbewertung der A 39 lagen alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht des Bedarfsplans der Bundesfernstraßen als fiktiv realisiert zu Grunde. Insoweit sind der 6-streifige Ausbau der A 7 zwischen Soltau und Walsrode sowie der Neubau der A 14 bereits in der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der A 39 berücksichtigt.

10. Wurden in der aktuellsten Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der A 39 auch die zu erwartenden Kostensteigerungen für die aktuellsten Zusatzplanungen wie den „Deckel“ in Lüneburg-Moorfeld, weitere Lärmschutzmaßnahmen, die Hochbrücke über das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet bei Groß-Hesebeck und Röbbel und Grünbrücken einbezogen?

    Wenn nein, warum nicht?

Ja.

11. Plant die Bundesregierung im Zuge der laufenden Aufstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans eine Neubewertung des Autobahnprojekts

sowie eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der A 39 (Wolfsburg–Lüneburg) unter Zugrundelegung aktualisierter Baukosten?

Wenn nein, warum nicht?

Ja.

12. Welche durchschnittliche Verkehrsbelegung (bitte Pkw- und Lkw-Anteil gesondert ausweisen) liegen der aktuellen Planung der A 39 zugrunde?

Im Rahmen der Nachbewertung der A 39 haben sich Verkehrsbelastungen ergeben, die zwischen rd. 30 000 und 40 000 Kfz/24h liegen, der Schwerverkehrsanteil liegt bei 25 bis 30 Prozent. Diese Verkehrszahlen auf „Generalplanungsebene“ sind nicht mit den Belastungen zu vergleichen, die sich auf Grund verfeinerter Modellbildungen im Rahmen der anschließenden Detailplanung ergeben.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Finanzierbarkeit vor dem Hintergrund der Länderquote für Niedersachsen und der ebenfalls hohen Kosten für den Bau der A 20 in Niedersachsen?

Im Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes sind Abschnitte der A 20 und die A 39 als weitere wichtige Vorhaben enthalten, wobei die Abschnitte Wolfsburg–Ehra der A 39 sowie Bremervörde–Elm der A 20 als prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum ausgewiesen sind. Damit hat die Bundesregierung die verkehrliche Bedeutung von A 20 und A 39 und deren mittelfristige Finanzierungswürdigkeit herausgehoben.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333